

Begutachtung Entwurf BVWP 2030

Gesamtprojekt-Ebene

Pos. 1.1 Veränderung Anzahl Verkehrslärmbetroffener

Die bisherigen Aussagen der Verantwortlichen aus Planung und Politik, dass mit einem 4-spurigen Ausbau der B10 eine Verbesserung des Lärmschutzes erreicht wird, wird im BVWP-Entwurf 2030 konterkariert. Im Modul B, Beschreibung der Umweltauswirkungen, Pos. 1.1 wird dargelegt, dass 1045 Einwohner neu belastet bzw. stärker betroffen werden, während im Gegensatz lediglich 825 Einwohner entlastet werden.

1.2 Grunddaten, Der Anmeldung zugrunde gelegte Notwendigkeit

Der u. a. in der Pos. 1.2 angeführte Sinnzusammenhang die „Erhöhung der Verkehrssicherheit machen einen 4-streifigen Ausbau der B10 erforderlich“ entbehrt jeder Grundlage. Wie aus der Drucksache 16/6234 v. 02.03.2016 des Landtages Rheinland-Pfalz hervorgeht liegt auf dem südwestpfälzischen Teil der B10 für bereits 4-streifig ausgebauten B10-Abschnitten eine Unfalldichte (Unfälle pro Kilometer) von 4,69 in 2014 und 4,41 in 2015 vor. Für die dreistreifigen Abschnitte der B10 ergeben sich z. T. deutlich niedrigere Unfalldichten von 3,33 in (2014) und 4,27 in 2015. Damit wird die eingangs getroffene Aussage völlig konterkariert, die Verkehrssicherheit wird durch einen 4-streifigen Ausbau nicht erhöht sondern deutlich abgesenkt.

Pos. 1.6 Zentrale verkehrliche/ physikalische Wirkungen; Extrem hoher LKW-Anteil

Unter Pos. 1.6. wird die mittlere Kfz-Belastung von 27.000 Kfz/Tag im Planfall offenbar vom Prognosehorizont 2020 abgeleitet. Aufgrund der zu erwartenden Realisierungszeiten tatsächlicher Ausbauprojekte, wenn überhaupt erst im Zeithorizont nach 2030 und darüber hinaus, ist die Anwendung der 2020-Prognose unläuter und grenzt an Nonsens.

Zumindest wäre der Bezugsfall der 2030-Prognose anzuwenden, welche allerdings deutlich niedriger ausfällt als die 2020-Prognose, praktisch auf dem Niveau der aktuellen Ist-Verkehrsbelastung 2014 liegt und damit eine mittlere Kfz-Belastung von 21.000 Kfz/Tag erwarten lässt.

Beachtenswert für das Belastungskollektiv ist der deutliche Rückgang des PKW-Anteils, welcher durch einen Anstieg des LKW-Anteils kompensiert wird und zu einem extrem hohen LKW-Anteil von bis zu 29% führt. Bundesweit für eine Bundesstraße ein Rekordwert, mit gravierenden Auswirkungen auf Anwohner und Umwelt an der B10 durch deutlich zunehmende Lärm- und Schadstoffemissionen (s. Pos.1.1 u. 1.8) sowie eine negative Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit auf der Strecke.

Pos 1. 8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung

Den Ausführungen unter Pos. 1.8 nach, werden die Schadstoffemissionen durch einen 4-streifigen Ausbau stark zunehmen und vor allem durch die topographisch bedingten Gegebenheiten (Tallagen, Westwinddrift) alle Anwohner in den Ortslagen an der B10 bis hinein in das Stadtgebiet von Landau deutlich stärker belasten als bisher. Die Aussagen, dass sich durch einen 4-streifigen Ausbau und dem daraus resultierenden angeblichen optimierten Verkehrsgeschehen eine Verringerung der Schadstoff-Emissionen einstellt erweisen sich damit als haltlos. Vielmehr wird die Gesundheit vieler tausender Menschen im Einflussbereich der B10 deutlich stärker negativ belastet als bisher.

Pos. 1.8, Nr. 2.5 Flächeninanspruchnahme

Die für das Gesamtprojekt dokumentierte Flächeninanspruchnahme von lediglich 29,6 ha erscheint mit dem Blick auf die bisherigen Baumaßnahmen völlig unrealistisch und viel zu niedrig angesetzt.

Zum Vergleich: Die derzeitige nur ca. 3,5 km lange B10-Baumaßnahme westlich Hinterweidenthal nimmt alleine schon eine Eingriffsfläche in das Biosphärenreservat Pfälzerwald von ca. 35 - 40 ha in Anspruch. Für die 30,1 km lange Strecke von Hinterweidenthal nach Landau wird deshalb ein Vielfaches der im BVWP-Entwurf genannten 29,6 ha Flächeninanspruchnahme benötigt werden.

Pos. 1.10 Städtebauliche Beurteilung

Sowohl in den Erläuterungen der Entlastungs- als auch der Belastungswirkungen ist neben den Orten Annweiler am Trifels und Annweiler am Trifels-Queichhambach eine Ortslage **Grünstadt** erwähnt. Den Ort Grünstadt gibt es nirgendwo entlang der B10 zwischen Hinterweidenthal und Landau.

Andere, mindestens genau so betroffenen Ortslagen entlang der Strecke, wie z. B. Wilgartswiesen, Rinnthal, Sarnstall, Gräfenhausen, Albersweiler, Birkweiler, Siebeldingen, Godramstein, Landau, fehlen in den Betrachtungen gänzlich.

Teilprojekt-Ebene

Teilprojekt 3, Pos. 4.2 Grunddaten

Für das Teilprojekt 3 erscheint die unter Pos. 4.2 Grunddaten angegebene Länge des Projektes vom 5,2 km unrealistisch kurz. Im Bundesverkehrswegeplan selbst ist im Umweltbericht - Anhang 1 eine mehr als doppelt so lange Eingriffslänge von 12,0 km angegeben, diese wesentlich realitätsnähere Angabe sollte auch auf der Teilprojektebene Berücksichtigung finden. Entsprechend sind auch die Projektkosten auf diese 12,0 km Eingriffslänge neu zu bewerten.